40.
4907

40.4907

Digitized by Google

<36630084760013

<36630084760013

Bayer. Staatsbibliothek

Digitized by Google

Denkschrift

über die

Anlage einer Eisenbahn

von

Kaiserslautern durch das Alsenzthal nach Münster am Stein

zum Anschluß

an die

Rhein-Nahe-Bahn.

Alsenz-Bahn.

Reichsbahn-
Direktion
München
I Q 99

Bayerische
Staatsbibliothek
München

Digit-

ogle

Bayerische Staatsbibliothek München

BIBLIOTHEK Bayerische Reichsbahn-Gesellschaft Gruppenverwaltung Bayern Gruppe 7 89 Buch-Nr.

Einleitung.

Das Eisenbahnwesen ist verhältnißmäßig noch sehr jung. Kaum ein Drittel Jahrhundert ist vergangen, seit auf dem ersten Schienen-Geleise — von Stockton nach Darlington in England — Versuche gemacht wurden, den Dampf als bewegende Kraft zu verwenden. Erst das Jahr 1829, in welchem Stephenson mit seiner Locomotive „the Rocket" für immer die Frage entschied, ob es zweckmäßiger sei, feststehende oder sich fortbewegende Dampfmaschinen zu benutzen, darf als das Geburtsjahr des Eisenbahnwesens in seiner heutigen Gestalt betrachtet werden.

Die Entwickelung desselben versprach in den ersten Jahren nichts Großes. Es erforderte große Mühe, der ungläubigen Menge die Vortheile der neuen Erfindung begreiflich zu machen. Die Capitalisten erschracken vor dem Gedanken, für so kostspielige Experimente — wie sie es nannten — Geld herzuleihen. In Deutschland betrachtete man Planer und Litt, die Begründer des deutschen Eisenbahnwesens, als Fantasten. Die Unterbringung der Actien der kleinen Nürnberg-Fürther Bahn fiel dem Ersteren schwerer, als ihm heute die Beschaffung eines Actien Capitals von 100 Millionen fallen würde.

Es ist deßhalb begreiflich, wenn die alte und die neue Welt zusammen 1840, zehn Jahre nach Eröffnung der ersten Locomotivbahn, erst 1000 Meilen Eisenbahnen besaßen (Europa circa 543 M., Amerika circa 470 M.). Bis 1850 hatte sich diese Zahl nahezu verfünffacht: Europa circa 3275 M., Amerika 1598 M. Doch erst das letzte Jahrzehnt sah das riesenmäßige Anwachsen, dessen Zeugen wir noch heute sind. Gegenwärtig besitzen Europa, Amerika, Asien, Afrika und Australien zusammen über 15000 Meilen Schienenwege, und jedes Jahr fügt diesem großartigen Netze neue Glieder hinzu. Alle Hindernisse, welche Terrainschwierigkeiten anfänglich bereiteten, weichen einer immer vollkommneren Technik, und so sehen wir heute gewaltige Ströme und breite Meerengen mit eisernen Bögen überspannt, hohe Gebirge übersetzt, Sandwüsten von Schienensträngen durchzogen.

Die hohe Bedeutung der Eisenbahnen für die materielle Entwickelung der menschlichen Gesellschaft ist endlich allgemein anerkannt. Die Bevölkerungen haben den Werth derselben schätzen gelernt und drängen sich zu den neu entstehenden Schienenwegen, von welchen ihre

Digitized by Google

Wohlfahrt in vielen Beziehungen abhängt. Dörfer und Städte, welche von ihnen berührt werden, sehen ihren Wohlstand und ihre Einwohnerzahl in demselben Maße zunehmen, in welchem die bei Seite liegenden Ortschaften zurückgehen, und der Werth der Grundstücke richtet sich eben so nach der größeren oder geringeren Entfernung von den Schienenstrecken, wie er sich vordem nach der Entfernung von Flüssen und Landstraßen richtete.

Man beschränkt sich deßhalb auch längst nicht mehr darauf, Hauptlinien, welche den großen Welthandel vermitteln, herzustellen oder Eisenbahnen zwischen großen volkreichen und nahegelegenen Städten zu bauen. Wo immer Handel und Industrie über die ersten Anfänge hinaus, wo die Vorbedingungen einer gedeihlicheren Zukunft vorhanden sind, da betrachtet das Volk wie die Regierungen die Herstellung einer Eisenstraße, dieser wahrhaft schöpferischen Kraft der Neuzeit, als die sicherste Bürgschaft einer glücklichen Zukunft, und freudig bringen beide da, wo es unerläßlich ist, nicht unbedeutende Opfer, denn das Glück und die Wohlfahrt der Länder und ihrer Bewohner bringt diese Opfer später mit Zinses-Zinsen wieder ein.

Es versteht sich von selbst, daß diese Opfer um so geringer sein werden, je bedeutender der Verkehr ist, welcher sich neuen Schienenwegen mit Nothwendigkeit von Anfang an zuwenden muß.

Da, wo günstige locale Verhältnisse mit einer vortheilhaften Lage für den großen Weltverkehr zusammentreffen, ist mehr als Wahrscheinlichkeit, da ist Gewißheit dafür vorhanden, daß das erforderliche Anlage-Capital in dem Reinertrage der Bahn eine entsprechende Rente finden werde. Die Untersuchung derjenigen Verkehrs-Elemente, welche dort, wo eine neue Eisenstraße project wird, schon vorhanden sind, sowie derjenigen, welche durch die Herstellung des neuen Schienenweges mit Nothwendigkeit dorthin gezogen werden, ist somit für die Beurtheilung jedes Eisenbahnprojects von großer Wichtigkeit.

Die folgenden Blätter werden einer solchen Untersuchung in Bezug auf die projectirte

Alfenz-Eisenbahn

gewidmet sein und wir hoffen, durch unsere, sich streng an Thatsachen bindende, Darstellung den Beweis liefern zu können, daß diese Bahnlinie alle Garantien einer gedeihlichen Zukunft in sich trägt.

Digitized by Google

Die Bedeutung der Alfenz-Bahn für den internationalen Verkehr.

Es bedarf nur eines Blickes auf die Karte, um die hervorragende Bedeutung des projectirten Schienenweges für den großen Weltverkehr zu erkennen. Wir begnügen uns hier, in großen allgemeinen Zügen auf die wichtigsten Vortheile der Lage der Alfenz-Bahn hinzuweisen.

Das Rheinthal ist seit Jahrhunderten der Canal, in welchem sich der große mitteleuropäische Verkehr zwischen Nord und Süd bewegt. Insbesondere fiel ihm von jeher die Aufgabe zu, die wichtigen holländischen Häfen Amsterdam und Rotterdam, die Stapelplätze des indisch-europäischen Handels, mit dem Süden und Südwesten Deutschlands, mit dem Elsaß, der Schweiz und Oberitalien zu verbinden.

Der colossale, ununterbrochene Güter- und Personenverkehr zwischen den genannten Häfen und ihren Hinterländern machte die Wasserstraße des Rheins längst zum belebtesten Europa's. In neuerer Zeit gesellte sich hierzu der nicht minder bedeutende Verkehr zwischen dem Niederrhein, wo die Industrie des Zollvereins ihren Hauptsitz gründete und den oberen Rheingegenden, sowie der Strom der europäischen Vergnügungsreisenden, welcher von den weltberühmten landschaftlichen Reizen der Rheingegenden angezogen wurde. 46 Personen-Dampfer durchfurchten noch vor Kurzem die grünen Wogen des Rheins und genügten oft kaum, die Masse der Reisenden zu befördern. Welchen Umfang die Güterbewegung im Rheinthal erlangt hat, mag ein Beispiel veranschaulichen. Nach den statistischen Jahres-Berichten der Rheinschiffahrts-Commission passirten in den letzten Jahren die Zollstelle Lobith (an der holländischen Grenze) sowohl, wie die von Coblenz alljährlich circa 20 Millionen Zoll-Centner.

Von diesem gewaltigen Verkehr werden allerdings die an den Ufern des Rheines entstandenen Eisenstraßen nun einen Theil an sich zu ziehen vermögen. Dies wird aber stets der werthvollere sein und wenn er auch nur $^1/_{10}$ der ganzen Gütermenge oder 2 Millionen Centner beträgt, unter allen Umständen hinreichen, ihnen eine außergewöhnlich große Rente zu sichern.

Was in dieser Beziehung heute vorliegt, kann keinen Maßstab der Beurtheilung abgeben. Politische Verhältnisse haben seit 2 Jahren eine Stockung im Geschäftsleben hervorgerufen und den Verkehr außerordentlich beschränkt. Der Ausfall in den Einnahmen des Zollvereins ist Beweis genug dafür. Abgesehen davon konnte die Rheinische Bahn, welche die wichtige Strecke Coblenz-Bingen resp. Mainz dem Verkehr seit 12 Monaten übergeben hat, einen halbwegs regelmäßigen Güterverkehr erst Monate nach der Eröffnung einrichten, und eigentlich befindet sich derselbe heute noch in den Anfangsstadien der Organisation. Dazu kamen Betriebsstörungen und Hemmnisse aller Art, während die Flußschiffahrt das ganze Jahr hindurch durch einen

Digitized by Google

ungewöhnlich hohen Wasserstand begünstigt wurde. Demnach betrug die Einnahme der Rheinischen Bahn im verflossenen Jahre auf der neuen Strecke Cöln-Bingen 1 Million Thaler, also ebensoviel wie die allerdings kürzere, aber zu den ältesten, frequentesten und best situirten Bahnen gehörende Strecke Herbesthal (Aachen) Cöln in demselben Jahr ertrug. Es unterliegt keinem Zweifel, daß wir hierin nur die Anfänge des auf der großen Zugslinie von Nord nach Süd nothwendig sich entwickelnden Verkehrs sehen. Schon mit dem Wiederaufleben der Gewerbthätigkeit und des Handels wird derselbe andere Dimensionen annehmen und der Einfluß, welchen die Vervollständigung des mittel-europäischen Eisenbahnnetzes durch den projectirten Bau einer Alpenbahn, sei es über den Lukmanier oder wie neuerdings wahrscheinlicher über den Gotthardt, auf den Verkehr der rheinischen Schienenwege üben wird, läßt sich noch gar nicht ermessen. Die letzte Scheidewand zwischen Ober-Italien, der Schweiz, dem Rheinthal und Holland wäre damit gefallen, der wichtigste Mittelmeer-Hafen Genua in fast schnurgerader Linie mit den holländischen Handels-Emporien verbunden!

Dieser ganze großartige Verkehr zwischen Nord und Süd nun, welchen wir hier nur in seinen Anfängen, in seinen ersten Keimen betrachten konnten, fällt ausschließlich, soweit er nicht die Wasserstraße benutzt, was voraussichtlich künftig nur bei minder werthvollen Ladungen geschehen wird — dem *linksrheinischen Schienenwege*, als der kürzesten durch keine Lücke unterbrochenen Route zu und unsere *Alsenzbahn* wird eines der wichtigsten Mittelglieder dieser Route bilden, ja ihr erst den unbestreitbaren Vorzug vor allen concurrirenden Straßen sichern.

Der Ausbau des links-rheinischen Eisenbahnnetzes ist bekanntlich stückweise erfolgt und Anfangs meist besonderen Lokalbedürfnissen angepaßt worden. Dies hatte zur Folge, daß die von Cöln nach der Schweiz resp. Basel ziehende Eisenstraße heute eine mehrfach gebrochene Linie zeigt und hierdurch ihres Hauptvorzugs, die kürzeste Verbindung zwischen den Nordseehäfen und deren südlichen Hinterländern herzustellen, theilweise verlustig ging. Besonders tritt die unnatürliche Verlängerung derselben am Mittelrhein zwischen Bingen und Mainz hervor, wo der Schienenweg, dem Rheine folgend, einen rechten Winkel beschreibt. Nur so ward es möglich, daß der von Holland und dem Niederrhein kommende, nach Süddeutschland und der Schweiz bestimmte Waarenzug — wie jetzt geschieht — bei Mainz theilweise den Fluß übersetzen und auf die rechts-rheinischen Bahnen gelangen konnte. Durch den Bau der *Alsenzbahn* wird diesem Uebelstande abgeholfen und der links-rheinische Schienenweg wieder in seine natürlichen Rechte eingesetzt.

Nachstehende auf genaue Ziffern gestützte Vergleichung der Längen-Verhältnisse wird dies darthun und die Vorzüge der *Alsenzbahn* vor den mit ihr concurrirenden Linien erweisen.

Ihre Hauptaufgabe besteht, wie bei einem Blick auf die Karte in die Augen springt, darin, die Entfernung zwischen den beiden gegebenen Punkten des links-rheinischen Schienenstranges: Bingen und Neustadt abzukürzen. Jeder Kilometer Gewinn hier, kommt der ganzen Strecke Cöln-Basel zu Gute.

Nun ist die dermalige Entfernung beider Orte auf der Route:

Digitized by Google

Bingerbrück-Mainz, Ludwigshafen, Neustadt	17 1/2 Meil.
auf der Route:	
Bingerbrück, Kreuznach, Kaiserslautern, Neustadt . .	14 1/2 do.
Die durch die Alsenzbahn bewirkte Kürzung beträgt also .	3 Meil.
oder 6 geometrische Stunden.	

Uebertragen wir diese Differenz auf die ganze dermalen 72 1/4 Meilen lange Strecke Cöln-Basel, so wird diese Entfernung auf 69 3/4 Meilen gebracht, eine Kürzung, welche die Concurrenz der rechts-rheinischen Bahnen in Zukunft ausschließt, wie nachstehende Berechnung zeigt:

Die Entfernung zwischen Cöln-Basel beträgt, wie schon gesagt, auf den links-rheinischen Bahnen heute 72 1/4 Meilen, nämlich:

Cöln-Bingerbrück	20 1/2 Meilen,
Bingerbrück, Mainz, Ludwigshafen, Neustadt . . .	17 1/2 do.
Neustadt-Basel	34 1/4 do.
Summa .	72 1/4 Meilen.

Die schon jetzt mit Glück concurrirenden und nach Vollendung der stehenden Rheinbrücken zwischen Mainz-Gustavsburg und Ludwigshafen-Mannheim noch mehr in Betracht kommenden Routen sind:

1. via Gustavsburg:

Cöln-Bingerbrück	20 1/2 Meilen,
Bingerbrück-Gustavsburg, incl. Tarifzuschlag von 1 1/2 Meile für die Brückenpassage *)	5 3/4 do.
Gustavsburg-Darmstadt-Heidelberg	12 1/4 do.
Heidelberg-Basel	34 do.
	72 1/2 Meilen.

2. via Mannheim:

Cöln-Bingerbrück	20 1/2 Meilen,
Bingerbrück-Ludwigshafen-Mannheim, incl. 1 1/2 Meile Tarifzuschlag für die Brückenpassage *) . . .	15 do.
Mannheim-Basel	35 1/2 do.
	71 Meilen.

Da nun nach dem Bau der Alsenzbahn die links-rheinische Route:

Cöln-Bingerbrück	20 1/2 Meilen,
Bingerbrück-Kaiserslautern-Neustadt	14 1/2 do.
Neustadt-Basel	34 1/4 do.
nur .	69 1/4 Meilen.

*) Der Tarifzuschlag beträgt bei Mainz-Gustavsburg gegenwärtig nur 1 Meile, für die feste Brücke ist aber 1 1/2 Meile Zuschlag festgesetzt.

Digitized by Google

messen wird, so kann selbst die vortheilhafteste Combination der links- und rechts-rheinischen Bahnen auch nach Errichtung fester Brücken dem links-rheinischen Schienenwege den Vorzug nicht streitig machen.

Dies gilt aber nicht blos von der Strecke Cöln-Basel, oder von dem Verkehr zwischen Holland und dem Niederrhein einerseits, dem Elsaß, der Schweiz und Ober-Italien andererseits, das Gesagte findet auch auf den Verkehr Süddeutschlands mit dem Niederrhein und Holland Anwendung.

Bekanntlich wird gegenwärtig ein Schienenweg von Carlsruhe an den Rhein geführt, und der Bau einer Zweigbahn von Winden, Station der Maximiliansbahn, an den Rhein, zum Anschluß mittelst Traject-Anstalt, wird sicher binnen kurzer Zeit erfolgen, da die Staats-Regierung ihre Genehmigung zum Bau derselben nur von der vorherigen Verbindung von Speyer resp. Landau mit der Festung Germersheim abhängig gemacht hat.

Nach Vollendung dieser Zweigbahnen stellen sich die Entfernungen wie folgt:

1. via Gustavsburg:

Cöln-Bingerbrück	20½	Meilen,
Bingerbrück-Gustavsburg incl. Zuschlag	5¾	do.
Gustavsburg-Carlsruhe	19½	do.
	45¾	Meilen.

2. via Mannheim:

Cöln-Bingerbrück	20½	Meilen,
Bingerbrück-Mannheim incl. Zuschlag	15	do.
Mannheim-Carlsruhe	10	do.
	45½	Meilen.

Dagegen auf der Route via Kaiserslautern:

Cöln-Bingerbrück	20½	Meilen,
Bingerbrück-Kaiserslautern-Neustadt	14½	do.
Neustadt-Winden-Carlsruhe, incl. 1 Meile Traject-Zuschlag	8	do.
	43	Meilen,

folglich ist letztere Route kürzer um 2½ Meile oder 5 Stunden.

Da sich im Großhandel schon ein Kreuzer Frachtunterschied jährlich in Hunderte und Tausende von Gulden Ersparniß für den Kaufmann und Spediteur verwandelt, und deßhalb auch die unbedeutendste Differenz in den Frachtsätzen per Centner hinreicht, alle Güter auf die begünstigtere Route zu ziehen, so ist mit Sicherheit zu erwarten, daß sich künftig den links-rheinischen Bahnen, und folglich in erster Linie auch unserer Alsenzbahn, der ganze Verkehr zwischen dem Niederrhein und Holland mit dem Elsaß, Süddeutschland, der Schweiz und Ober-Italien zuwendet. Unserer projectirten Eisenstraße darf also ein überaus günstiges Prognosticon in Beziehung auf Einnahmen und Rentabilität gestellt werden, soweit der internationale Verkehr in Frage kommt.

Digitized by Google

Der Local-Verkehr der Alsenz-Bahn.

Wir haben im Vorhergehenden die Bedeutung der Alsenz-Bahn für den großen durchgehenden Verkehr nachgewiesen. Gestützt auf unwiderlegliche Daten konnten wir ihr eine hervorragende Stellung in dem mitteleuropäischen Eisenbahnnetz vindiziren und sie als Glied einer der wichtigsten Zuglinien betrachten.

Dies eine Moment würde allein schon hinreichen, zum Bau dieser Bahn aufzufordern. Wir könnten mehr als ein Beispiel aus jüngster Zeit anführen, daß neue Bahnstrecken ihre Entstehung nur dem Bestreben verdankten, früher aus Localrücksichten in Krümmungen gebaute Linien um einige Stunden abzukürzen.

So ist vor Kurzem zwischen Preußen und Braunschweig der Bau einer Eisenbahn von Bukl nach Kreiensen vereinbart worden, weil diese die Route von Köln nach Berlin um 3 Meilen abkürzen wird. Auch die von der badischen Regierung aus Staatsmitteln begonnene Linie Heidelberg-Würzburg gehört hierher. Dieselbe ist hauptsächlich deßhalb unternommen worden, um dem französisch-deutsch-österreichischen Verkehr einen Umweg zu ersparen, und Paris mit Wien auf dem kürzesten Wege zu verbinden.

Die Bedeutung der Alsenz-Bahn beschränkt sich indessen nicht auf die Rolle einer wichtigen Transitstraße. Auch die Localverhältnisse laden zum Bau derselben ein und stellen eine bedeutende, nur dem Localverkehr zu dankende Einnahme in Aussicht. Wie die Karte zeigt, bilden die Städte Kaiserslautern und Kreuznach den Anfangs- und Endpunkt der projectirten Linie. Kaiserslautern, mit einer Bevölkerung von circa 12 000 Seelen, ist bekanntlich der wichtigste Getreidemarkt der Pfalz und außerdem Sitz einer regen industriellen Thätigkeit. Wir finden daselbst eine in großem Maßstabe angelegte Baumgarnspinnerei, eine Kunstwolle-Weberei, eine Seiden-Weberei, eine Ultramarinfabrik, eine Kattundruckerei, eine Fayencefabrik, ferner mehrere große Holzschneidereien, Cigarrenfabriken und über 20 Bierbrauereien. Die meisten dieser Etablissements arbeiten mit Dampfkraft. In der Nähe von Kaiserslautern berührt unsere Bahn die große mechanische Baumwollspinnerei und Weberei am Lanterhof, und eine Stunde weiter, bei Otterberg, die bedeutende Leinen-Zwirnerei und Weberei von O. Jung.

Nothwendigerweise fällt der größte Theil der Transporte von Rohmaterialien und Fabrikaten, welche von den hier genannten industriellen Etablissements, sowie den übrigen Gewerbtreibenden in Kaiserslautern rheinaufwärts bezogen oder nach dem Niederrhein und weiter versandt werden, unserer Bahn zu.

Die bei Winnweiler (Hochstein) und Trippstadt gelegenen großartigen Eisenhüttenwerke des Freiherrn von Gienanth sichern der Bahn regelmäßige Erz-, Kalk-, Kohlen- und Eisenwaaren-Transporte von mehreren hunderttausend Centnern jährlich.

Digitized by Google

Hiezu kommen die Bezüge und Versendungen für Rechnung der zahlreichen kleineren gewerblichen Etablissements, welche das ganze Alsenzthal wie dessen Seitenthäler mit regem Leben erfüllen und einen wichtigen Factor für den Güterverkehr auf der Alsenzbahn bilden. Schon jetzt zählen wir daselbst mehr als dreißig Mahl-, Oel- und Schneidemühlen, welche mit wenig Ausnahmen für den Export arbeiten. Daneben bestehen nicht unbedeutende Gerbereien, Ziegelbrennereien und ähnliche bodenständige Gewerbe. Die Anlage einer Eisenbahn durch das Alsenzthal muß zudem auf die Entwickelung und Hebung des industriellen Lebens dieser Gegend, welche die Vorbedingungen industrieller Thätigkeit in so reichem Maße in sich trägt, von gewaltigem Einflusse sein, und bei keinem Kundigen waltet der geringste Zweifel darüber, daß der Bau unserer Bahn zahlreiche neue gewerbliche Etablissements hervorrufen, somit ganz neue Elemente des Verkehrs schaffen werde.

Der von unserer Bahn durchschnittene Theil der Pfalz zeichnet sich außerdem durch einen seltenen Reichthum von Naturprodukten aus. Die Ausbeute derselben ist schon jetzt nicht unbeträchtlich, doch kann der Versandt der meist schweren Produkte erst nach Herstellung besserer Communicationsmittel die gewünschte Ausdehnung erlangen.

Dies gilt namentlich von den zahlreichen Sandsteinbrüchen im Alsenzthale oder dessen Nachbarschaft, bei Otterberg, Hochstein, Schweisweiler, Imsweiler, Oberndorf und Alsenz, welche ein vorzügliches, im In- und Ausland geschätztes Material für Hochbauten wie für Wasserbauten liefern. Beispielsweise wurden beim Bau der Rhein-Nahe-Bahn und der Rheingauer Bahn Sandsteine von Oberndorf und Alsenz in bedeutenden Quantitäten verwandt. Die zuletzt genannten Brüche beschäftigen gegenwärtig durchschnittlich 100 Arbeiter. Regelmäßige Verladungen von Sandsteinen finden nach dem Niederrhein und weiter bis Holland statt.

Die Basaltbrüche bei Winnweiler und die in der Nähe liegenden Kalksteinbrüche, ferner die unweit der Bahn vorhandenen und stark ausgebeuteten Lager von feiner Thonerde, sowie von Glassand, versprechen unserer Bahn bedeutende Transporte zuzuführen.

Aus dem benachbarten Rheinhessen beziehen die v. Gienanth'schen Hochöfen über 100 000 Centner Bohn-Erze per Jahr, welche ab Hofstätten die ganze Länge der Alsenzbahn durchlaufen würden.

Auch die Produkte der reichen Waldungen, in unmittelbarer Nähe der Bahn, verdienen Erwähnung, z. B. Holzkohlen, Lohrinde, Hölzer für Schneidemühlen, eichen Schiffbauholz u. s. w. Kaiserslautern, Landau, Neustadt, Bingen und Kreuznach beziehen jetzt schon jährlich gegen 40 000 Centner Lohrinde aus dem Alsenzthale. Die Herstellung einer direkten Verbindung mit Bingen und dem Niederrhein wird namentlich auf den Holzhandel unserer Gegend einen belebenden Einfluß üben, und sowohl die Sägewaaren: Bretter, Faßdauben ꝛc. der Kaiserslauterer Holzschneidereien, als die Eichenwaldungen hinter Kaiserslautern, dürften die Aufmerksamkeit der Holzhändler am Niederrhein, wie die der Holländer Flößer auf sich ziehen. Die untere Hälfte des Alsenzthales, nebst den daran stoßenden Seitenthälern, gehört zu den gesegnetsten Gegenden Rheinbayerns. Getreide, Wein und Obst wird hier in außerordentlicher Menge

Digitized by Google

gewonnen, so daß man diesen Landstrich mit Recht die Kornkammer der Pfalz genannt hat. Der jährliche Ueberschuß an Getreide bildet die Grundlage eines bedeutenden Fruchthandels. Je nach der augenblicklichen Conjunctur geht das Getreide nach Kaiserslautern, nach dem Elsaß und nach Lothringen oder nach Bingen, dem Niederrhein und Holland. Daneben versenden die Mühlen große Quantitäten von Mehl, Oel und Knochenmehl nach den angegebenen Richtungen.

Voraussichtlich wird auch dieser Geschäftszweig durch Herstellung schnellerer und billigerer Verkehrsmittel bedeutend an Ausdehnung gewinnen. Dasselbe ist zu hoffen für den Absatz der Weine des unteren Alsenzthales, welche theilweis von recht guter Qualität sind, bisher aber bei der Abgelegenheit dieser Gegend nie in den Handel kamen.

Das Alsenzthal gehört aber nicht blos zu den fruchtbarsten, sondern auch zu den wohlhabendsten und bevölkertsten Theilen der Pfalz. Auf der von der projectirten Bahn durchschnittenen Strecke und in den in das Rayon derselben fallenden Orten zu beiden Seiten, wohnen circa 70 000 Menschen oder circa 15 000 Familien. Diese sind bei dem Bezug ihres bedeutenden Bedarfs von Colonial-, wie Manufaktur- und anderen Waaren auf unsere Bahn angewiesen.

Eine bedeutende Rolle würde außerdem die Herbeiführung ihres Brennmaterials, Torf und Saarkohlen, spielen, welch' letztere gegenwärtig von Kaiserslautern einerseits, von Münster am Stein andererseits, mühsam per Achse geholt werden müssen; also trotz verhältnißmäßig hoher Holzpreise nur auf kurze Entfernungen von der Bahn Eingang und Verwendung finden konnten.

Der Endpunkt unserer Bahn ist Kreuznach, eine Stadt von 10 000 Einwohnern. Dieser berühmte Badeort, welcher alljährlich von vielen Tausend Curgästen besucht wird, verspricht unserem an landschaftlichen Schönheiten reichen Thale einen zahlreichen Fremdenbesuch. Bei der dichten Bevölkerung des Alsenzthales und der Nähe von Kreuznach darf also auch auf einen ziemlich bedeutenden Personenverkehr gerechnet werden. Von welcher Bedeutung die Frequenz auf der Alsenzstraße schon jetzt ist, erhellt aus einigen Zusammenstellungen der Königl. Baubehörde in Kaiserslautern. Danach verkehrten auf der Alsenzstraße, wenn man die Beobachtungen an 3 Sommertagen zu Grunde legt, im Jahr durchschnittlich circa 23 000 Fuhrwerke mit circa 62 000 Pferden!

Das sind gewiß viel versprechende Elemente des Lokalverkehrs und wir dürfen deshalb den Ausspruch wiederholen, daß die Alsenzbahn alle Bedingungen einer gedeihlichen Zukunft in sich trägt.

Digitized by Google

Beurtheilung der projektirten Alsenzbahn, Seitens der bayerischen Behörden und ihre Stellung zu den anstoßenden Bahnen.

Das provisorische Comité steht mit der am Schluß des vorigen Abschnitts ausgesprochenen Ueberzeugung nicht allein. Einstimmig haben die Königl. Regierung der Pfalz, die Handelskammer, der Verwaltungsrath der Pfälzischen Ludwigsbahn und die Direktion der letzteren die Wichtigkeit dieser Linie und ihre hohe Bedeutung für die volkswirthschaftlichen Interessen der Pfalz, wie für die Vervollständigung des links-rheinischen Eisenbahnnetzes anerkannt. Namentlich hat die letztgenannte Direktion in mehreren auf Befehl der Königl. Regierung erstatteten Gutachten die Vortheile der projektirten Bahn in eingehender Weise dargestellt und noch in ihrem letzten Jahresbericht vom Dezember 1860 wörtlich folgendes Urtheil abgegeben:

„Das Projekt einer Eisenbahn von Kaiserslautern oder Hochspeyer „über Winnweiler durch das Alsenzthal nach Kreuznach

„ist schon vor einigen Jahren in Anregung gekommen und haben wir schon damals auf Ver„anlassung der Königl. Regierung keinen Anstand genommen unser Gutachten dahin abzugeben, „daß die Erbauung dieser Linie für die Pfalz und ihre Bahnen von entschiedenem Vortheil sein „würde. In einer Längenausdehnung von circa 7 Meilen würde sie eine belebte, industriereiche „und fruchtbare Gegend durchziehen und die lokalen, d. i. die rein pfälzischen Verkehrs-Interessen „ohne Frage in hohem Maße beleben, da durch sie das pfälzische Eisenbahnnetz nach seinen „Hauptrichtungen die wünschenswerthe Vervollständigung erhielte. Die Ost-Westlinie durchzieht „den ganzen Kreis von Bexbach bis Ludwigshafen und Speyer; für die Richtung von Nord „nach Süd aber würde die bezeichnete Bahn ein wichtiges Complement bilden, indem sie den „Haupttheil der nördlichen Pfalz in den Bahnverkehr mit dem Osten, Westen und Süden „hereinzieht.

„Nicht minder bedeutend erscheint diese Linie in ihrer Eigenschaft als Transit-Bahn, „indem sie die große links-rheinische Zuglinie in Bingen resp. Kreuznach aufnähme und mittelst „einer namhaften Abkürzung über Kaiserslautern oder Hochspeyer via Weißenburg nach dem „Elsasse und der Schweiz und seiner Zeit via Winden-Carlsruhe nach Süddeutschland „weiter führte.

„Im Laufe des vorigen Jahres hat sich in der Pfalz ein Comite gebildet, welches sich „die weitere Verfolgung dieses Bahnprojekts zur Aufgabe gestellt und in Folge der gemachten

Digitized by Google

„Schritte von Seiten der Königl. Staatsregierung die Bewilligung zur Vornahme der Pro„jektirungsarbeiten erhalten hat.

„Dem von Seite des genannten Comites gestellten Ansuchen entsprechend, hat der Ver„waltungsrath genehmigt, daß diese Projektirungsarbeiten durch unsere Ingenieure ausgeführt „werden; dies ist geschehen, und sind die bezüglichen Elaborate vor Kurzem an das Comite der „Alsenz-Bahn abgeliefert worden. Wir können hierbei nur den Wunsch aussprechen, daß es „dem Comite gelingen möge, die Bauconcession mit einer entsprechenden Zinsgarantie des Staates „zu erwirken, damit das Zustandekommen dieser für den pfälzischen Bahnverkehr jedenfalls „nützlichen Linie als gesichert betrachtet werden könne." —

Abgesehen von der Genugthuung, welche diese unzweideutige und allseitige Anerkennung seiner Bestrebungen dem provisorischen Comité verschafft, gewährt ihm die Thatsache besondere Befriedigung, daß Verwaltungsrath und Direction der Pfälzischen Ludwigsbahn, auf deren freundliches Entgegenkommen später, bei Beginn des Betriebes, gewiß großer Werth zu legen ist, uns so unumwunden ihre Unterstützung verliehen, so daß an einem steten freundnachbarlichen Einvernehmen beider Bahnen um so weniger zu zweifeln ist, als ihre beiderseitigen Interessen, wie die Direction der Pfälzischen Ludwigsbahn mehrfach dargethan, gänzlich zusammenfallen.

Noch mehr gilt dies von der Pfälzischen Maximilians-Bahn, für welche der Bau unserer Bahn geradezu eine Lebensfrage genannt werden muß. Wenn irgend eine links-rheinische Eisenbahngesellschaft unter dem oben berührten Uebelstande gelitten hat und noch leidet, daß der links-rheinische Schienenweg in Folge der unnatürlichen Verlängerung bei Mainz seine Hauptaufgabe: den Verkehr zwischen Nord und Süd zu vermitteln, nicht erfüllen konnte und einen großen Theil der Transporte auf die rechts-rheinischen Linien übergehen sehen mußte, so war und ist es die Pfälzische Maximiliansbahn. Ihrer Lage nach darauf angewiesen, ein wichtiges Mittelglied der großen Straße zu bilden, welche von Holland und dem Niederrhein nach Süd-Deutschland und der Schweiz führt, sah sie sich bisher auf die untergeordnete Rolle einer Kohlenbahn zurückgedrängt und zwar, wir wiederholen es, aus keinem andern Grunde, als weil das links-rheinische Eisenbahnnetz in seiner dermaligen Gestalt den durchgehenden Waarenverkehr nicht auf seiner ganzen Länge an sich zu ziehen vermag.

Die unzulänglichen Einnahmen der Pfälzischen Maximiliansbahn, welche nicht einmal die landesüblichen garantirten Zinsen des Baukapitals abwerfen, so daß der Staat seit dem Beginn des Betriebes jährlich große Summen zuschießen mußte, werden nicht eher eine nennenswerthe Besserung erfahren, als bis der links-rheinische Schienenweg durch Abkürzung der Strecke Bingen-Neustadt seinen natürlichen Vorzug vor den rechts-rheinischen Bahnen wieder erlangt hat.

Da nun die fragliche Abkürzung nur durch die Herstellung einer Eisenstraße im Alsenz-Thale bewirkt werden kann, so läßt sich mit aller Bestimmtheit behaupten, daß die Actionäre der Pfälzischen Maximilians-Bahn, daß unsere hohe Staatsregierung und

Digitized by Google

endlich die gesammte Bevölkerung Baierns, welche schließlich den Ausfall in den Einnahmen der Pfälzischen Maximiliansbahn zu decken hat, ein gleich großes, ein gleich dringendes Interesse an der baldigen Ausführung der von uns projectirten Alsenz-Bahn haben.

Das Verhältniß unseres Bahnprojects zu der Rhein-Nahe-Bahn, in welche wir nothwendigerweise münden müssen, ist sehr einfach und klar und läßt auch von dieser Seite ein freundnachbarliches Entgegenkommen erwarten.

Von dem Waarenzuge von Holland und dem Niederrhein nach dem Süden und umgekehrt, wird ohne den Bau der Alsenz-Bahn nicht ein Centner ihre Schienen berühren, während ihr durch die Alsenz-Bahn dieser großartige Verkehr auf $2^1/_2$ Meilen oder 5 Stunden ihrer Länge gesichert ist. Auch der Localverkehr der Alsenz-Bahn muß der Rhein-Nahe-Bahn vielfach Güter zuführen, welche ihr sonst entgehen würden. Schon die beträchtliche Steigerung des Kohlenabsatzes in der unteren Hälfte des Alsenzthales würde ihr eine neue, nicht gering anzuschlagende Einnahmequelle schaffen, ebenso die Belebung des Holzhandels nach Bingen, dem Niederrhein und Holland.

Richtung der Bahn und Kostenberechnung.

Die projectirte Alsenzbahn beginnt an dem westlichen Ende des Bahnhofes zu Kaiserslautern, wendet sich von da nördlich, überschreitet die Straße nach Pirmasens, wie die Kaiserstraße, übersetzt das Lauterthal und gelangt in demselben bis Lauterhof. Hier wendet sie sich seitlich in das Thal der Otterbach, steigt dieses hinauf bis Otterberg und überschreitet bald darauf mittelst eines Tunnels die Wasserscheide zwischen dem Lauterthal und dem Alsenzthal. Von da zieht sie an den Orten Wartenberg und Lohnsfeld vorüber, die Kaiserstraße und die Alsenzstraße überschreitend, nach der Stadt Winnweiler. Hier tritt sie in das Thal der Alsenz ein und läuft in diesem bald auf dem rechten, bald auf dem linken Ufer, einzelne Krümmungen durch kurze Tunnels oder Einschnitte kürzend, an den v. Gienanth'schen Hüttenwerken, den Städten Rockenhausen, Alsenz und vielen kleineren Orten vorüber bis zur Mündung der Alsenz in die Nahe bei Ebernburg. Nicht weniger als 17 Städte und Ortschaften, circa 30 Mühlen und Höfe berührt sie direct auf bayerischem Gebiet, während zu beiden Seiten volkreiche Seitenthäler, wie das Rheinhessische Appelthal und mehrere bedeutende handeltreibende Städte, wie Obermoschel und Meisenheim, in das natürliche Rayon der Bahn fallen.

Bei Ebernburg übersetzt sie mittelst einer Brücke die Nahe, und mündet unweit davon bei der Station Münster am Stein ($^3/_4$ Stunden von Kreuznach) auf preußischem Gebiet in die Rhein-Nahe-Bahn.

Digitized by Google

Die Gesammtlänge der Alsenz-Bahn beträgt 7½ Meilen. Der zahlreichen Krümmungen und des coupirten Terrains halber sind zahlreiche Curven und viele Kunstbauten nöthig. Es kann nicht auffallen, daß sich die Kosten der Alsenz-Bahn unter solchen Verhältnissen etwas höher stellen werden, als bei Bahnen, welche ebenes Terrain durchschneiden.

Diese Kosten sind von den Ingenieuren der Pfälzischen Ludwigsbahn, unter Zugrundelegung der beim Bau der Pfälzischen Ludwigsbahn unter ähnlichen Verhältnissen gemachten Erfahrungen, incl. des Betriebs-Materials auf circa 7¾ Millionen Gulden berechnet. Doch sind hierin Verzugszinsen während des Baues, ⅓ Zuschlag auf den wirklichen Werth des Grund und Bodens (circa 900 000 bis 1 Million Gulden), endlich ein allgemeiner Aufschlag der berechneten Kosten um 10 %, inbegriffen, so daß sich voraussichtlich nicht unbedeutende Ersparnisse machen lassen werden. Bestimmten Aussprüchen der competentesten Beurtheiler zufolge ist die Bahn mit 7 Millionen Gulden incl. Verzugszinsen und Betriebsmaterial fertig zu stellen, so daß sich also die Kosten per Meile auf 972 000 Gulden belaufen würden.

Wenn die Bahn demnach auch nicht zu den billigsten zählt, so steht sie doch mit den meisten der übrigen rheinischen Bahnen auf gleicher Linie:

Es kosten z. B. per Meile:

die Pfälzische Ludwigsbahn	855 000 fl.
„ Saarbrücker Bahn	959 000 „
„ Aachen-Mastrichter Bahn	960 000 „
„ Aachen-Düsseldorfer Bahn . . .	980 000 „
„ Cöln-Mindener Bahn	1000 000 „ ꝛc.

Rentabilitäts-Berechnung.

Wir werden uns bei nachfolgender Schätzung des wahrscheinlichen Ertrags der Alsenz-Bahn von Hypothesen möglichst fern halten und nur die thatsächlichen dermaligen Verhältnisse ins Auge fassen. Wo äußere Anhaltspunkte gesucht werden mußten, sind die Ergebnisse der benachbarten Bahnen, der Pfälzischen und Hessischen Ludwigsbahn, benutzt worden, jedoch stets mit Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse beider.

Der Verkehr und die Einnahmen auf der Alsenz-Bahn scheiden sich naturgemäß in vier verschiedene Rubriken:

1. Kohlentransporte.
2. Güter im Lokalverkehr.
3. Güter im durchgehenden Verkehr.
4. Personen-Transporte.

Digitized by Google

1. Steinkohlen und Coaks: 100 000 Centner à $1^3/_5$ Xr . . . . 26000 fl.

Wir schlagen den Kohlenbedarf von 15 000 Familien, ferner den Kohlen- und Coaksbedarf der zahlreichen großen und kleinen gewerblichen Etablissements jährlich auf 1 Million Centner an. Wenn man berücksichtigt, daß schon von Münster am Stein allein täglich über hundert Centner Kohlen nach dem Alsenzthale und den benachbarten Ortschaften per Fuhre abgeführt werden, daß dasselbe in noch größerem Maßstabe von Kaiserslautern aus nach den von unserer Bahn durchzogenen Gegenden geschieht, so ist die Annahme schwerlich über, wahrscheinlich unter der Wirklichkeit. Durchschnittlich wird jeder Centner Kohle $^1/_3$ Bahnlänge oder $2^2/_5$ Meilen durchlaufen. Auf der Pfälzischen Ludwigsbahn ertrug im vorigen Jahre jeder Centner Kohle per durchlaufene Meile à $^3/_4$ Xr, demnach würden 1 Million Centner für $2^2/_5$ Meilen ertragen wie oben: 25 000 fl.

2. Güter im Lokalverkehr: 2 440 000 Centner . . . . . 146400 fl.

Nach möglichst genauen Ermittelungen und Schätzungen würden der Bahn jährlich zufließen:

Erze, Eisenwaaren ꝛc. von den v. Gienanth'schen Hüttenwerken	300000 Ctr.
Rohmaterialien und Fabrikate von den Fabriken in Kaiserslautern	250000 „
Rohmaterialien und Fabrikate von der Baumwollspinnerei am Lauterhof und O. Jung's Etablissement in Otterberg	100000 „
Getreide und Mehl ꝛc. für und von circa 30 Mühlen	250000 „
Getreide, Kartoffeln, Oelsamen, Kleesaat ꝛc. .	650000 „
Sand, Sandsteine, Basalt, Kalksteine, Aescherig, Gyps ꝛc.	500000 „
Bier, Wein, Oel, Spirituosen, Salz ꝛc. . . .	100000 „
Colonial- und Manufactur-Waaren, Fayence, Glas ꝛc.	50000 „
Torf, Holz, Holzkohlen, Bretter ꝛc.	200000 „
Eichen-Schälrinde	40000 „
Summa .	2440000 Ctr.

Diese auf halbe Bahnlänge oder $3^1/_5$ Meilen befördert, würden ertragen nach den Ergebnissen der Pfälzischen Ludwigsbahn — per Centner gewöhnliches Gut pro Meile 1 Xr — per Centner $3^1/_5$ Xr oder wie oben: 146 400 fl.

Digitized by Google

3. Güter im durchgehenden Verkehr: 2 Millionen Centner . . . 360000 fl.

Die Resultate des Güterverkehrs auf der Rheinischen Bahn und der hessischen Ludwigsbahn im verflossenen Jahre sind noch nicht veröffentlicht. Erwägen wir jedoch, daß die hessische Ludwigsbahn im Kriegsjahre 1859, wo Handel und Verkehr stockte, zu einer Zeit, wo die rheinischen Schienenwege außerdem noch durch die große Lücke zwischen Coblenz und Mainz unterbrochen wurden, auf der Strecke Mainz-Worms 500 000 Ctr. durchgehende Güter beförderte, daß die Güterbewegung auf dem Rheine, wie bereits erwähnt, den Umfang von 20 Millionen Centnern erreichte, bevor die Rheinischen Eisenbahnen als neues Verkehrsmittel eintraten, so sind wir wohl zu der Annahme berechtigt, daß sich nach Vollendung der Alsenz-Bahn, welche den ganzen durchgehenden Verkehr im Rheinthal auf die links-rheinische Route ziehen wird, die Waarenbewegung zu dieser Höhe steigern werde.

2 Millionen Centner auf die ganze Bahnlänge, etwa 7 1/5 Meile à 1 1/2 kr. Normalfracht per Meile, ergeben wie oben 360 000 fl.

4. Personenverkehr . . . . . 150000 fl.

682400 fl.

Der Ertrag der Pfälzischen Ludwigsbahn (20 Meilen Länge) aus dem Personenverkehr belief sich im vorigen Jahre auf 500 000 fl. Nähmen wir eine ähnliche Frequenz für die Alsenz-Bahn an — und weder die Localverhältnisse des Alsenzthales dürften gegen die des Neustadter Thales und der übrigen Strecken der Berbacher Bahn weit zurückstehen, noch der Personenzug vom Niederrhein und Holland nach Süddeutschland und der Schweiz und vice versa gegen den Personenverkehr zwischen Paris und Mitteldeutschland — so würde auf die 7 1/5 Meilen der Alsenz-Bahn eine Einnahme von circa 175 000 fl. kommen. Indem wir nur 150 000 fl. dafür ansetzen, glauben wir keine Beanstandung dieser Ziffer zu fürchten zu haben.

5. Nebenerträgnisse aus Equipagen, Gepäck, Vieh ꝛc. nach den Ergebnissen der Nachbarbahnen . . . . . 20000 fl.

Summa . . 702400 fl.

Brutto-Einnahme 702404 fl.

Betriebskosten wie bei den Nachbarbahnen 34 % . . . . . 238900 fl.

Rein-Ertrag . . 463500 fl.

Auf ein Capital von 7 Millionen Gulden ergibt dies eine Dividende von 6 2/3 %.

Digitized by Google

Schluß-Wort.

Die Daten zur Beurtheilung unseres Eisenbahnprojectes liegen vor. Wir hegen die feste Ueberzeugung, daß eine unbefangene Prüfung derselben die Richtigkeit unserer Anschauung darthue, und sowohl die außerordentlich günstige, vielversprechende Lage des Unternehmens selbst, wie die hohe Bedeutung desselben für die materielle Wohlfahrt der Pfalz, für die Vervollständigung des Pfälzischen Eisenbahnnetzes, für die Zukunft der Pfälzischen Maximilians-Bahn, wie für die finanziellen Interessen der Staatskasse selbst einleuchtend machen werde.

Das provisorische Comité der Alsenz-Eisenbahn.

Bayerische Staatsbibliothek München

Digitized by Google

Digitized by Google

Bayerische
Staatsbibliothek
München